

# مجلة الجمعية العربية للملاحة

مجلة علمية نصف سنوية

عدد ٤٧ – يناير ٢٠٢٤

pISSN (2090-8202) - eISSN (2974-4768)

<https://doi.org/10.59660/47011>

Volume 47 (Issue 1) Jan 2024

INDEXED IN (EBSCO)

## المحتويات

### كلمة التحرير

### الأبحاث باللغة العربية

دور البيئة الاقتصادية والاجتماعية للصيادين على سلامة سفن الصيد في مصر  
عبد الخالق كمال الدين سلمي، هشام محمود هلال، علاء الدين أحمد كمال الحويط

دور قوانين المصايد المحلية والاتفاقيات الدولية في إدارة سلامة سفن الصيد في مصر  
عبد الخالق كمال الدين سلمي، هشام محمود هلال، علاء الدين أحمد كمال الحويط

فاعلية العوامل المؤثرة على ولاء المستهلك بالتطبيق ميناء بنغازي البحري  
وسام حسن بوزيد الكوافي

أثر تطوير المنظومة اللوجستية علي الميزة التنافسية بالموانئ  
" مقارنة بين ميناء روتردام ودمياط "  
البيدوي السيد محمد، د/ سامح فرحات السيد، د/ مختار حبشي

الدور المستقبلي لمنظومة موانئ العقبة في إطار المفاهيم اللوجستية الحديثة  
أحمد محمد خلف الفواز، د.ر/ هشام محمود هلال، د/ خالد محمد سالم عطا

الأثر المتوقع على تحويل ميناء الاسكندرية كصديق للبيئة وقدرته التنافسية  
أ/ قباري محمد محمود، أ.د/ إبراهيم حسن، أ.د/ علاء مرسى

دور خدمات القيمة المضافة في دعم التجارة الخارجية بالموانئ البحرية  
(دراسة حالة ميناء العقبة)  
خالد وليد صلاح الغصاونة، أ.د/ علاء محمود مرسى، د/ صلاح إسماعيل حسن

### الأبحاث باللغة الانجليزية

مراجعة منظومة محطة التسييل لدى ناقلات الغاز الطبيعي والبترولي المسال  
رُبان/ محمد حسن

تصنيف أهمية واجبات البحارة تجاه السفن غير المأهولة و المُسيّرة ذاتياً في ضوء  
اتفاقية STCW

رُبان/ مصطفى محمد حسنى، رُبان/ اسلام عبد الغنى

تأثير بيئة عمل النفط والغاز البحرية على الصحة النفسية وسلوكيات السلامة للعاملين  
حسام الدين جاد الله، احمد سعد نوفل، هشام هلال

التحليل العددي لشكل العوامة المتمتصّة لنقاط طاقة الموجة  
محمد وليد عبد الحميد احمد

ناقلات الغاز الطبيعي والبترولي المسال: تحليل للمخاطر المحتملة وإجراءات السلامة  
وعوامل الخطورة

محمد حسن، إبراهيم أحمد كمال السمسار



## هيئة التحرير

رئيس هيئة التحرير

د.ر. هشام هلال

رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة

أعضاء هيئة التحرير

الاستاذ الدكتور/ كريزيستوف كزابلوسكى

رئيس الجمعية البولندية للملاحة

الاستاذ الدكتور/ يسرى الجمل

وزير التربية والتعليم الأسبق

أ.د. أحمد الرباني

رئيس قسم الدراسات العليا - جامعة

ريبرسون، كندا

أ.د. محمد مرسى الجوهري

أستاذ الهندسة البحرية – رئيس جامعة برج  
العرب

أ.د. عادل توفيق

أستاذ الهندسة البحرية – جامعة بورسعيد

الربان. محمد يوسف طه

الجمعية العربية للملاحة

د.ر. رفعت رشاد

الجمعية العربية للملاحة

د.ر. محمد عبد السلام داوود

مستشار رئيس الأكاديمية للشئون البحرية –

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل  
البحري

أ. إسراء رجب شعبان

منسق المجلة

Arab Institute of Navigation

Cross Road of Sebaei Street & 45 St.,

Miami, Alexandria, Egypt

Tel: (+203) 5509824

Cell: (+2) 01001610185

Fax: (+203) 5509686

E-mail: [ain@aast.edu](mailto:ain@aast.edu)

Website: [www.ainegypt.org](http://www.ainegypt.org)

## دور قوانين المصايد المحلية والاتفاقيات الدولية في إدارة سلامة سفن الصيد في مصر إعداد

عبد الخالق كمال الدين سلمي – هشام محمود هلال - علاء الدين أحمد كمال الحويط  
معهد الدراسات العليا البحرية - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/47114>

Received 10/07/2023, Revised 15/08/2023, Acceptance 21/08/2023, Available online and Published 01/01/2024

### Abstract

Fisheries management laws have a significant impact on the safety of fishing vessels. As their decisions can lead to accidents and may force ship owners and fishermen to bear the risks of fishing in bad weather or longer distances and for more days than usual due to economic and social pressures. International organizations ILO, IMO and FAO have confirmed that the fishing profession is still one of the most dangerous professions in the world. The number of deaths in fisheries is estimated at 32,000 deaths per year. The number of fishing vessel accidents in Egypt (2011-2020) is 979 accidents According to the Fisheries Statistics Yearbook GAFRD (2020). The problem is that the fisheries management laws in Egypt suffer from a lack of safety, which led to accidents that caused many injuries and deaths. The research aims to study the safety laws of Egyptian fishing vessels and integrate them into the fisheries management laws to reduce accidents. By reviewing the literature, found that there is a lack of Egyptian research on the safety of fishing vessels.

The research is descriptive and analytical that deals with the field of humanities by using questionnaire (five-point Likert scale survey) for a sample of experts, then conducting a SWOT analysis to develop the current laws. The research hypothesis is based on that if the international agreements related to safety are integrated into the fisheries laws, then accidents will be reduced. The research will explain the relationship between fisheries management laws and fishermen's safety and how to overcome the obstacles to applying safety rules. The importance of the research lies in linking local safety laws with international agreements as well as contributing to improving the safety management of fishing vessels in Egypt to reduce accidents.

### المستخلص

تعتبر لقوانين ادارة المصايد تأثير كبير على سلامة سفن الصيد حيث إن قراراتهم يمكن أن تؤدي الي حوادث وقد تجبر مالك السفينة والصيادين لتحمل مخاطر الصيد في الطقس السيئ او مسافات ابعده ولعدد أيام أكثر من المعتاد بسبب الضغوط الاقتصادية والاجتماعية. اكدت المنظمات الدولية ILO وIMO وFAO على أن مهنة الصيد مازالت من أخطر المهن في العالم. تقدر عدد الوفيات في مصايد الأسماك ٣٢٠٠٠ وفاة في السنة. بلغ عدد حوادث سفن الصيد في مصر (٢٠١١-٢٠٢٠) ٩٧٩ حادثة طبقا كتاب الإحصائيات السمكية السنوي الصادر عن GAFRD (٢٠٢٠). فالمشكلة أن قوانين ادارة المصايد البحرية في مصر تعاني من قصور في السلامة مما أدى إلى حوادث سببت كثيرا من الإصابات والوفيات للصيادين. يهدف البحث إلى دراسة قوانين

سلامة سفن الصيد المصرية ثم دمجها في قوانين إدارة المصايد لتقليل الحوادث. من خلال مراجعة الأدبيات، تبين ان هناك ندرة في الأبحاث المصرية عن سلامة سفن الصيد. يعتبر البحث وصفي تحليلي يعتني بمجال العلوم الإنسانية باستخدام استقصاء مقياس ليكرت الخماسي في الاستبيان الذي تم توزيعه على عينة من خبراء المصايد ثم اجراء تحليل (SWOT) لتطوير القوانين الحالية. تستند فرضية البحث على انه إذا تم دمج الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالسلامة في قوانين إدارة المصايد بذلك تقل الحوادث. يوضح البحث العلاقة بين قوانين ادارة المصايد وسلامة الصيادين وكيفية التغلب على معوقات تطبيق قواعد السلامة. تكمن أهمية البحث في ربط قوانين السلامة المحلية بالاتفاقيات الدولية كذلك المساهمة في تحسين إدارة سلامة سفن الصيد في مصر للحد من الحوادث.

**الكلمات الرئيسية:** الاتفاقيات الدولية لمصايد الاسماك (C188) – (STCW-F) - كيب تاون لسلامة سفن الصيد) - قانون المصايد المصري – ثقافة سلامة الصيادين – حوادث سفن الصيد -

## ١- مقدمة

يوجد انفصال بين إدارة السلامة البحرية وإدارة المصايد في مصر، حيث إن أهداف إدارة الثروة السمكية اقتصادية واجتماعية مثل المحافظة على المخزون السمكي، ورفاهية مجتمعات الصيد للحفاظ على الموارد السمكية وليس لها علاقة بالسلامة. يتبنى المسؤولين قوانين ولوائح تحدد مناطق، ومواسم، وتراخيص، ومعدات الصيد. بينما تنفرد الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بإصدار تراخيص السلامة والملاحة البحرية، وتظهر فجوة الرقابة والتفتيش على سلامة سفن الصيد قبل وأثناء رحلة الصيد بين الإدارتين. أكد برانية (٢٠١٦) على قصور القوانين المحلية في مواجهة المخاطر التي تواجه الثروة السمكية في مصر. بالإضافة إلى القصور في السياسات الإعلامية والإرشادية في نشر الوعي بين الصيادين. كما أنه بالنسبة للتشريعات في معظم الحالات يوجد بينها تضارب، فيتم معالجة مشاكل حماية الموارد السمكية دون النظر إلى مدى اتساقها أو تعارضها مع غيرها من التشريعات. كذلك عدم الالتزام بتوجيهات الاتفاقيات الدولية والإقليمية بالإضافة إلى تعدد جهات الرقابة والإشراف على تنفيذ القوانين، بذلك تقلل فاعلية التشريعات، وعدم ضبط مرتكبي المخالفات. كما أكد على أن هذا التشتت أدى إلى ضعف تقييم مشاكل القطاع واتخاذ القرارات المناسبة.

أما بالنسبة لسلامة سفن الصيد فقد أشار نصير(٢٠١٥) الي حادث تصادم سفينة الحاويات الصافات بسفينة الصيد فجر الإسلام بخليج السويس 2014 التي تعد من أشهر الحوادث التي راح ضحيتها (٢٧) صياد. من أهم أسباب الحادث عدم قيام سفينة الصيد باتباع القواعد الدولية لمنع التصادم الخاصة بتجنب الصيد في الطرقة الملاحية للسفن التجارية. كانت نتائج الدراسة هي وجود قصور في قواعد التفتيش على سفن الصيد، واتضح عدم وجود منظومات لمتابعة سفن الصيد داخل أو خارج المياه الإقليمية. أشار مهدي (٢٠٢١) الي إحصائية لحوادث السفن التجارية وكانت تتضمن أربعة حوادث لسفن الصيد حيث كان العدد الإجمالي للخسائر البشرية: الوفيات ٦٧ حالة وفاة و ١٤ مفقودين وتم انقاذ ٤٢ صياد. كما أقرت دراسة Zytoon (٢٠١٧) أن الأبحاث حول شروط السلامة والصحة المهنية على متن سفن الصيد في مصر نادرة. كانت النتائج هي وجود علاقة بين ظروف العمل (الجسدية والنفسية والاجتماعية والرضا الوظيفي) والسلامة والصحة.

افترضت دراسة Badr (٢٠٢١) أنه يمكن تحسين إدارة مصايد الأسماك في مصر من خلال الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والمراقبة للعاملين في سفن الصيد (STCW-F)، ١٩٩٥. أوضح الباحث أنه

لا توجد دراسات سابقة في مصر حول هذه الاتفاقية. أشار Zameel (٢٠١٩) إلى مشكلة التقصير في إجراءات للصحة والسلامة المهنية وحقوق العمل للصيادين في جزر المالديف، وأن الحكومة لا تعطي أهمية لظروف عمل الصيادين. مما أدى إلى زيادة عدد الوفيات والإصابات. كما أكدت الدراسة على أهمية التصديق على اتفاقية منظمة (ILO) بشأن حقوق العمال وظروف العمل على متن سفن الصيد C-188 لعام ٢٠٠٧. وقد أظهرت النتائج أن معظم حوادث سفن الصيد ناتجة عن الإرهاق. أوصت الدراسة بتحسين التنسيق بين السلطات الوطنية ذات الصلة، ثم إنشاء آليات لجمع البيانات عن الحوادث متزامنا مع إجراء برامج توعية للصيادين.

تم استبدال القانون المصايد رقم ١٢٤ لعام ١٩٨٣ بقانون رقم ١٤٦ لعام ٢٠٢١ لحماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية. ومن ثم انتقلت تبعية إدارة المصايد المصرية من الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية (GAFRD) إلى جهاز حماية وتنمية البحيرات والثروة السمكية، الذي يتبع رئاسة مجلس الوزراء، فحدد اختصاصاته: وضع السياسة العامة والإشراف على تنفيذ قوانين الصيد، وإعداد المشروعات الاقتصادية والاجتماعية، ووضع شروط وإجراءات منح تراخيص الصيد. كذلك برامج التدريب والإرشاد، والتوعية، وتطوير حرفة الصيد. الإشراف على الجمعيات التعاونية وإدارة وتشغيل جميع موانئ الصيد. كما حدد المنطقة الاقتصادية الحصرية، والتي تسمح لمصر بإدارة الصيد على مسافة تصل إلى خط الوسط مع قبرص، كذلك مع السعودية، بالإضافة إلى إنشاء مركز الاتصالات البحرية لتتبع أنشطة الصيد. ألزم القانون كل الأفراد والكيانات بتقديم كل البيانات الإحصائية المتعلقة بعمليات الصيد، وموقع السفينة، وكمية الصيد، والطاقم. وأخيرا تضمن تدابير عقابية لوقف أنشطة الصيد الجائر وغير المشروعة. مع ذلك، مازال القانون لا يشمل السلامة ولم يتطرق إلى دمج السلامة في قوانين المصايد.

أكد برانية (٢٠٢٢) أن فشل العديد من برامج التنمية الثروة السمكية خاصة في الدول النامية يرجع إلى عدم مشاركة الصيادين في التخطيط والتنفيذ لهذه البرامج. كما ذكر برانية أن قانون إنشاء الجمعيات التعاونيات السمكية رقم ١٢٣ لسنة ١٩٨٣، حدد أنشطتها واختصاصاتها التي تهدف إلى تطوير وتنمية الثروة المائية، وتقديم الخدمات المختلفة لأعضائها، وتسهم في تنمية مناطق عملها لرفع مستوى أعضائها اقتصاديا واجتماعيا. وقد اشارالاتحاد التعاوني للثروة المائية إلى أن الاتحاد يضم الجمعيات التعاونية للصيادين ومهمته نشر ثقافة التعاون وتنفيذ البرامج التدريبية، وتقديم المشورة الإدارية، ومراجعة وتفتيش الحسابات. كما أن الاتحاد يشارك في وضع السياسات لإدارة مصايد الأسماك. كذلك تشجيع القروض من مصادر التمويل المختلفة. كما أنشأ صندوق تأمين تعاوني على القوارب والصيادين وأنواع التأمين الأخرى.

بالرغم من أن إدارة سلامة سفن الصيد وإصدار الشهادات وتراخيص الملاحة ضمن أحد اختصاصات الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، إلا أن إطارها التنظيمي لا يحتوي على إدارة لسلامة سفن الصيد حيث إن معظم اختصاصات الهيئة تكون لسلامة سفن الشحن التجارية و سلامة سفن الصيد تأخذ حيز ضيق من اهتمامها. وتقوم الهيئة بتسجيل سفن الصيد، وإصدار تصاريح الملاحة، والسلامة، والتفتيش، والرقابة، والعقوبات، والتظلمات من خلال القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ الذي يهدف إلى تنظيم شؤون سلامة السفن التجارية ومن بينها سفن الصيد. كذلك قرار وزير النقل رقم ٢٨٧ لسنة ٢٠١١ الباب الثامن الذي اختص بسلامة سفن الصيد البحري وحدد متطلبات معدات السلامة، وكذلك شروط وقواعد المعاينات، والفحص لسفن الصيد كذلك عدد

الأفراد المرخص بحملهم على سفن الصيد. كما حددت المادة ٤٢ معدات السلامة التي يجب أن تتوفر على سفن الصيد التي تعمل داخل الموانئ والسواحل المصرية والأجنبية. أما المادة ٤٣ فحددت شروط وقواعد معاينة السفن، والكشف على البدن وعلوم الرفاص والكشف على الآلات الرئيسية، والمساعدة وخزانات الوقود، والدفعة. كذلك تم إصدار القرار رقم ٥٣ لسنة ٢٠٢٠ بتأجيل العمل بقرار وزير النقل رقم ١٠٠٥ لسنة ٢٠٠١ بشأن شروط منح الشهادات الأهلية للربان، والمهندسين، والأفراد العاملين على سفن الصيد لمدة خمس سنوات جديدة تنتهي في ٣١ - ١٢ - ٢٠٢٤. تتعاون لجنة مصائد الأسماك التابعة لمنظمة (FAO)، ومنظمة (IMO)، ومنظمة (ILO)، في تطوير الاتفاقيات الإلزامية للسفن ذات الطول ٢٤ متر أو أكثر. كذلك وضع الخطوط التوجيهية الطوعية للتصميم، والبناء، ومعدات سفن الصيد الصغيرة، وتطوير توصيات السلامة لسفن الصيد التي يقل طولها عن ١٢ مترًا لتمكين السلطات المعنية من وضع وتنفيذ استراتيجيات تهدف إلى تحسين السلامة في البحر في عمليات الصيد التي تنطبق على جميع أنشطة الصيد التجارية

أشار الموقع الرسمي لصناديق بيو الخيرية PEW (2019) إلى أن IMO أصدرت اتفاق كيب تاون ٢٠١٢ التي لم تدخل حيز التنفيذ وتحدد متطلبات التصميم والبناء والاتزان والماكينات لمقاومة الطقس السيئ وحماية أطقم سفن الصيد ذات الطول ٢٤ متر فأكثر. كذلك حددت عدد ومواصفات معدات الحريق والسلامة وأجهزة الملاحة، واتصالات الراديو وإشارات الاستغاثة. بالإضافة إلى التدريبات وإجراءات الطوارئ الملاءمة لحالات الطوارئ المختلفة على سفن الصيد.

كما أصدرت IMO الاتفاقية الدولية (STCW-F 1995) التي دخلت حيز التنفيذ في ٢٠١٢. تطبق الاتفاقية على سفن الصيد ٢٤ مترًا أو أكثر. تحدد الاتفاقية الحد الأدنى من المتطلبات الإلزامية لمنح وضمان الكفاءة والمعرفة المحدثة لشهادات الربان، وضباط الملاحة، وكبير المهندسين، والمهندسين، ومشغلي أجهزة الاتصالات. كذلك تدريبات السلامة لجميع العاملين في سفن الصيد. بالإضافة إلى المبادئ الأساسية التي يجب مراعاتها في مراقبة ورديات الملاحة (IMO، ٢٠٢١).

قامت منظمة (ILO) بإصدار اتفاقية العمل في صيد الأسماك، عام ٢٠٠٧ (رقم ١٨٨) التي تحدد الحد الأدنى من عدد وكفاءة الطاقم وعمر الصياد والضمان الاجتماعي. كذلك إجراء فحوصات طبية دورية وحصول الصيادين على ساعات راحة كافية والحد الأدنى المسموح به للعناية الطبية ومعايير الإعاشة وتوفير الطعام والمياه مجانًا. بالإضافة إلى الاهتمام بالسلامة المهنية والصحية وتوفير معدات وملابس السلامة وإجراءات تفادي الحوادث المهنية والأمراض. كذلك تدريب الصيادين على استعمال أدوات الصيد ومعدات السلامة ونشر ثقافة الصحة والسلامة المهنية للصيادين والإبلاغ عن الحوادث التي تقع على متن السفينة والتحقيق. دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في نوفمبر 2017 (ILO، ٢٠٢١). اتفاقية تدابير دولة الميناء (PSMA) التي تسمح لسلطة دولة الميناء للتفتيش، والتحقق من أن السفن الأجنبية الموجودة بالفعل في موانئها طواعية، صالحة للإبحار. يتم ذلك من خلال جولة تفتيشية روتينية، ففي حالة وجود دليل على عدم التزام السفينة الأجنبية بمتطلبات السلامة، فإن من حق السلطات اتخاذ الإجراءات الضرورية التي قد تصل إلى الحجز على السفينة حتى يتم إصلاح أي مخالفات على متن السفينة (FAO، ٢٠٢١).

أما بالنسبة للأدوات الطوعية غير الإلزامية يمكن استخدامها كدليل لتطوير القوانين، واللوائح الوطنية بشأن سلامة سفن الصيد والصيادين خاصة السفن الصغيرة أقل من ٢٤ م التي لم تخضع للاتفاقيات الدولية الإلزامية.

فمدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد، ١٩٩٥ التي تحدد المبادئ والمعايير الدولية للسلوك وممارسات الصيد المسؤولة. لضمان الاستغلال المستدام للموارد المائية الحية بما في ذلك الجوانب المتعلقة بالسلامة في البحر، والضمان الاجتماعي، والتوظيف اللائق، وتقنيات الصيد، وتمويل مصايد الأسماك والتأمين عليها. أما مدونة سلامة الصيادين وسفن الصيد ٢٠٠٥ تعتبر دليل إرشادي يتكون من الجزء "أ" خاص بواجبات السلطات المختصة، والربان، والطاقم، ومعلومات عن التعليم والتدريب، وتوعيتهم بالسلامة، والرعاية الصحية، والطبية.

بينما يوفر الجزء "ب" معلومات عن تصميم وبناء وتجهيز سفن الصيد. كذلك المبادئ التوجيهية الطوعية ٢٠٠٥ اهتمت بتصميم وبناء ومعدات سفن الصيد الصغيرة ذات السطح (١٢ م - ٢٤ م).

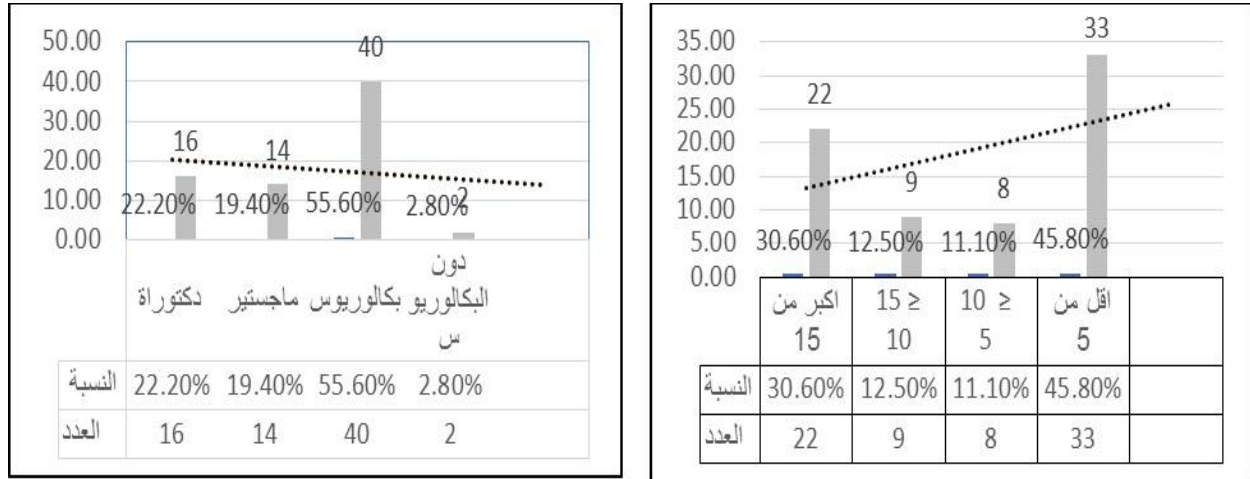
اخيرا أيد الموقع الرسمي للاتحاد التعاوني للثروة المائية (٢٠١٥) وجود قصور في إدارة المصايد المصرية، فأشار إلى كثرة الجهات المشرفة على قطاع الثروة السمكية، وأن قراراتها متناقضة بسبب عدم التنسيق بينها، والذي يشكل السبب الرئيسي في تعثر تطوير إدارة الثروة السمكية. بالرغم من إيجابية الدراسات السابقة في مصر للتعرف على مشاكل الصيادين إلا أنها لم تشير إلى أهم مشكلة وهي قلة الابحاث المصرية عن سلامة سفن الصيد وعدم إدراك إدارة المصايد لخطورة مهنة الصيد وضعف قوانين الادارة والرقابة والتفتيش على سلامة سفن الصيد. كذلك تبين أن مصر غير موقعة على جميع الاتفاقيات الدولية للسلامة مما يشير إلى ضعف الاهتمام بالسلامة البحرية فكانت هذه الفجوة البحثية هي الدافع لإجراء هذا البحث.

## ٢- منهجية البحث

مجال البحث هو العلوم الإنسانية ومنهجيته وصفي تحليلي يميل إلى وصف واستكشاف العلاقة بين سلامة سفن الصيد وقوانين إدارة المصايد وتحليل وتفسير البيانات الموجودة في الاحصائيات المعتمدة والاستبيان. تم جمع البيانات الثانوية من الدراسات السابقة والكتب والدوريات العلمية وتقارير وإحصائيات لهيئات محلية ودولية معتمدة. تم إجراء زيارات استكشافية بهدف إنشاء الاتصالات اللازمة، وتحديد القضايا المتعلقة بقوانين سلامة سفن الصيد، تم جمع البيانات الأولية من خلال مقابلة عينة من الخبراء في كلية المصايد في الاكاديمية وجامعة السويس كذلك بعض المسؤولين في هيئة تنمية الثروة السمكية. تم تصميم محتوى الاستبيان (مقياس ليكرت الخماسي) استنادا إلى المعلومات العلمية المتاحة في الدراسات السابقة، والزيارات الميدانية ثم تعديله والتأكد من موثوقيته. تم حساب العينة العشوائية المناسبة لإجراء الاستبيان فكانت ٢٠٠ خبير للحصول على مستوى ثقة بنسبة ٩٥٪ بهامش خطأ  $\pm ٥\%$ . تم توزيع ٢٠٠ استبيان على مجموعة من الخبراء وتم استلام ٧٢ استبيان صحيح. بعد جمع الاستبيان من المبحوثين تم تحليله باستخدام برنامج الكمبيوتر SPSS. تم استخدام تحليل سوات (SWOT analyses). كما تم اختبار فرضيات البحث فكانت فرضية البحث توجد علاقة ارتباطية بين المتغيرين المستقلين "القوانين المحلية - الاتفاقيات الدولية" والمتغير التابع "معوقات تطبيق قواعد السلامة".

## ٣- نتائج التحليل الوصفي للاستبيان

المحور الأول متغير عدد سنوات الخبرة والمؤهل الدراسي:



الشكل (١) توزيع عينة الخبراء في ضوء متغير عدد سنوات الخبرة متغير المؤهل العلمي

يتضح من الشكل (١) أن نسبة الخبرة أقل من ٥ سنوات هي الأعلى بنسبة (45.8%) التي تعتبر من نقاط الضعف تليها نسبة الخبرة 15 عام فأكثر (30.6%) يمكن اعتبارها من نقاط القوة حيث يمكن لذوي الخبرة الأعلى في المساعدة في معرفة السلبيات ثم المشاركة في وضع برامج التوعية. بينما ذوي الخبرة الأقل يمكن أن يساهموا في جمع البيانات والمشاركة في تنفيذ برامج التوعية ونشر ثقافة السلامة بين الصيادين تحت إشراف ذوي الخبرة الأعلى. كذلك (22.2%) من عينة الخبراء لديه دكتوراه، (19.4%) من حملة الماجستير، (55.6%) لديه شهادة البكالوريوس وهي أعلى نسبة الخبراء الحاصلون على مؤهلات الدراسات العليا (41.6%) نسبتهم جيدة، وتعتبر من نقاط القوة حيث إن فكرهم يتمتع بالمنهجية العلمية وإجراء الأبحاث لمعرفة الخلل، ثم وضع برامج توعية وتدريب السلامة للصيادين. يمكن تحفيز حملة البكالوريوس لنيل درجات الماجستير والدكتوراه ودعمهم من خلال المنح الدراسية الوطنية أو الدولية، واستخدامهم في نشر ثقافة السلامة البحرية.

## المحور الثاني متغير القوانين المصرية لمهنة الصيد والسلامة والتفتيش والرقابة:

يتضح من الجدول (١) أن درجة الموافقة على كل عبارات المحور كبيرة؛ بمتوسط حسابي (٣.٦٤). كما كانت قيمة (كاي<sup>٢</sup>) لمعرفة الفرق بين الاستجابات دالة إحصائياً عند مستوى ٠.٠١ لكل العبارات. وتعزي الفروق لصالح الاستجابة الأعلى تكراراً. فالعبارة "دمج السلامة في إدارة المصايد" هي الأكثر بمتوسط حسابي (4.42) مما يشير إلى أهمية التنسيق بين إدارة المصايد والسلامة البحرية. تليها عبارة "تحتاج القوانين السابقة للتعديل" بمتوسط حسابي (٤.١١) مما يؤكد وجود مشكلة البحث. تليها عبارة "تحديث قوانين السلامة لضمان السلامة" بمتوسط حسابي (٣.٨٣) مما يهدف الدراسة.

الجدول (١) استجابات عينة الخبراء لعبارات المحور الثاني: أهمية القوانين المحلية

م	العبارة	النسبة المئوية	غير موافق بشدة	غير موافق	محايد	موافق	موافق بشدة	الترتيب تبعاً للمتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة	كاى <sup>2</sup> chi-squared
١	يغطي قانون المصايد جميع أنشطة الصيد	%	2	21	17	20	12	(٩)	1.14	متوسطة غير موافق	16.75**
			2.8	29.2	23.6	27.8	16.7	3.26			
٢	يغطي قانون التعاونيات الجوانب الاجتماعية	%	3	11	16	24	18	(٨)	1.15	كبيرة موافق	17.31**
			4.2	15.3	22.2	33.3	25.0	3.6			
٣	يغطي قانون السلامة كل إجراءات السلامة	%	1	5	25	23	18	(٤)	1.00	كبيرة محايد	32.44**
			1.4	6.9	34.7	31.9	25.0	3.72			
٤	تحتاج القوانين السابقة للتعديل	%	1	3	12	27	29	(٢)	1.00	كبيرة موافق بشدة	47.72**
			1.4	4.2	16.7	37.5	40.3	4.11			
٥	تحديث قوانين السلامة لضمان السلامة	%	1	3	28	15	25	(٣)	1.01	كبيرة محايد	42.17**
			1.4	4.2	38.9	20.8	34.7	3.83			
٦	يشارك الصيادين في إعداد القوانين	%	3	10	15	21	23	(٦)	1.18	كبيرة موافق بشدة	18.56**
			4.2	13.9	20.8	29.2	31.9	3.71			
٧	تحتاج القوانين الي صرامة في التطبيق	%	2	10	21	14	25	(٧)	1.17	كبيرة موافق بشدة	22.86**
			2.8	13.9	29.2	19.4	34.7	3.69			
٨	ترفض إصدار قانون ما يتشاور مع الصيادين	%	16	36	10	3	7	(١٠)	1.16	متوسطة غير موافق	46.75**
			22.2	50.0	13.9	4.2	9.7	2.29			
٩	توجد صعوبة في تطبيق قوانين الصيد الحالية	%	---	13	10	33	16	(٥)	1.01	كبيرة موافق	17.67**
			---	18.1	13.9	45.8	22.2	3.72			
١٠	دمج السلامة في ادارة المصايد	%	---	2	3	30	37	(١)	0.71	كبيرة موافق بشدة	54.78**
			---	2.8	4.2%	41.7	51.4	4.42			
	متوسط العبارات								1.04	كبيرة	

### المحور الثالث متغير الاتفاقيات الدولية:

يتضح من الجدول (٢) أن درجة موافقة الخبراء على جميع عبارات محور الاتفاقيات الدولية كانت بدرجة كبيرة جداً؛ بمتوسط حسابي (٤.٤٤). هذا يعني أن الخبراء موافقون على التوقيع على الاتفاقيات الدولية الخاصة بالسلامة وإدخالها في القوانين المصرية. ويمكن اعتبار ذلك من نقاط القوة ومتوافق مع أهداف وفرضيات الدراسة، تعتبر هذه الاتفاقيات الدولية هي المرجعية التي تبني عليها الحلول المقترحة لتحسين قوانين إدارة السلامة لسفن الصيد في مصر.



الجدول (٢) استجابات عينة الخبراء لعبارات المحور الثالث: الاتفاقيات الدولية لتوضيح أهمية التوقيع عليها

م	العبارة	النسبة المئوية	غير موافق بشدة	غير موافق	محايد	موافق	موافق بشدة	الترتيب تبعاً للمتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة	كاي <sup>2</sup> chi-squared
١	توقيع اتفاقية منع التلوث من السفن	%	1	2	15	54	---	(١) 4.69	.60	كبيرة جداً موافق	102.78**
			1.4	2.8	20.8	75.0	---				
٢	توقيع اتفاقية كيب تاون ٢٠١٢	%	---	---	8	26	38	(٤) 4.42	.69	كبيرة جداً موافق بشدة	19.00**
			---	---	11.1	36.1	52.8				
٣	توقيع اتفاقية معايير التدريب	%	---	---	4	24	44	(٢) 4.56	.60	كبيرة جداً موافق بشدة	33.33**
			---	---	5.6	33.3	61.1				
٤	توقيع اتفاقية تدابير دولة الميناء	%	---	1	8	15	48	(٣) 4.53	.75	كبيرة جداً موافق بشدة	72.11**
			---	1.4	11.1	20.8	66.7				
٥	توقيع اتفاقية العمل رقم C 188	%	---	---	10	35	27	(٥) 4.24	.69	كبيرة جداً موافق	13.58**
			---	---	13.9	48.6	37.5				
٦	توقيع الخطوط طوعية للسفن الصغيرة	%	---	1	14	27	30	(٦) 4.19	.80	كبيرة جداً موافق بشدة	29.44**
			---	1.4	19.4	37.5	41.7				
	متوسط للعبارات							4.44	.69	كبيرة جداً	

المحور الرابع متغير معوقات تطبيق قواعد السلامة:

يتضح من الجدول (٣) أن درجة الموافقة على كل عبارات محور المتغير التابع "معوقات تطبيق قواعد السلامة" كانت بدرجة كبيرة جداً؛ بمتوسط حسابي (٣.٩٤٦). هذا يعني أن الخبراء أكدوا على وجود جميع معوقات تطبيق قواعد السلامة المذكورة في عبارات المحور الرابع التي تعتبر من نقاط الضعف.

م	العبارة	النسبة المئوية	غير موافق بشدة	غير موافق	محايد	موافق	موافق بشدة	الترتيب تبعاً للمتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	درجة الموافقة	كاي <sup>2</sup> chi-squared
١	صعوبة جذب الصياد لدورات السلامة	%	--	5	8	39	20	(٥)	0.82	كبيرة	39.67**
			--	6.9	11.1	54.2	27.8	4.03			
٢	زيادة أسعار الوقود والزيوت	%	--	1	25	32	14	(٧)	0.76	كبيرة	30.56**
			--	1.4	34.7	44.4	19.4	3.82			
٣	ضعف البنية التحتية لمواني الصيد	%	4	9	11	26	22	(٨)	1.19	كبيرة	23.69**
			5.6	12.5	15.3	36.1	30.6	3.74			
٤	عدم توافق المناهج مع اتفاقية STCW-F	%	5	9	24	20	14	(١٠)	1.15	كبيرة	16.75**
			6.9	12.5	33.3	27.8	19.4	3.41			
٥	ضعف قرارات إدارة المصايد	%	6	14	8	25	19	(٩)	1.3	كبيرة	17.02**
			8.3	19.4	11.1	34.7	26.4	3.51			
٦	ضعف التمويل معدات السلامة	%	1	3	10	27	31	(٤)	0.92	كبيرة	53.00**
			1.4	4.2	13.9	37.5	43.1	4.17			
٧	ضعف تمويل التدريب والسلامة	%	1	---	12	26	33	(٣)	0.84	كبيرة جدا	34.11**
			1.4	---	16.7	36.1	45.8	4.25			
٨	ضعف التعليم وثقافة السلامة للصيادين	%	1	5	5	21	40	(١)	0.97	كبيرة جدا	73.28**
			1.4	6.9	6.9	29.2	55.6	4.31			
٩	ضعف الرقابة والتفتيش	%	2	5	14	23	28	(٦)	1.06	كبيرة	34.8**
			2.8	6.9	19.4	31.9	38.9	3.97			
١٠	إهمال وعدم اكتراث من الصيادين	%	2	3	9	18	40	(٢)	1.02	كبيرة جدا	68.14**
			2.8	4.2	12.5	25.0	55.6	4.26			
	متوسط العبارات								0.97	كبيرة	

الجدول (٣) استجابات أفراد عينة الخبراء لعبارات المحور الرابع: معوقات تطبيق قواعد السلامة

أظهرت نتائج استجابة عبارات المحور أن المعوقات هي: ضعف التعليم، وثقافة السلامة عند الصيادين، والإهمال وعدم اكتراتهم، وضعف تمويل التدريب، وأيضا عدم توفر معدات السلامة، وصعوبة جذب الصيادين إلى دورات التدريب، وكذلك ضعف الرقابة والتفتيش وزيادة أسعار الوقود والصيانة وضعف البنية الأساسية لمواني الصيد البحرية بالإضافة إلى ضعف قرارات إدارة المصايد وعدم توافق المناهج مع الاتفاقية الدولية STCW-F. تعتبر هذه المعوقات من أهم الثغرات في منظومة إدارة المصايد في مصر التي على أساسها سيتم بناء الحلول المقترحة لإزالة هذه المعوقات. لذلك يجب التنسيق بين إدارة المصايد وإدارة السلامة البحرية لتقييم المخاطر، ثم اتخاذ الأفعال التصحيحية من تحديث القوانين، وتشديد الرقابة لتطبيق هذه القوانين، والتنسيق بين جميع الهيئات، لتحقيق هدف البحث وتحسين السلامة وتقليل حوادث سفن الصيد في مصر.

#### ٤- نتائج اختبار الفرضيات:

باستخدام معامل ارتباط بيرسون تبين وجود علاقة ارتباطية دالة إحصائياً بين المتغيرات المستقلة (القوانين المحلية – الاتفاقيات الدولية) والمتغير التابع (معوقات تطبيق قواعد السلامة). باستخدام تحليل الانحدار المتعدد المتدرج تبين أن المتغير المستقل "القوانين المحلية" يكون هو الأكثر إسهاماً في التأثير على المتغير التابع، يليه إسهام الاتفاقيات الدولية، مما يشير إلى أهمية تطوير القوانين المحلية الخاصة بالسلامة البحرية، وكذلك أهمية التوقيع على الاتفاقيات الدولية الخاصة بالسلامة البحرية، وإدخالها في القوانين المحلية.

#### تحليل سوات SWOT Analyses

يهدف تحليل SWOT إلى استكشاف نقاط القوة والمعوقات الحالية لتطوير إدارة سلامة سفن الصيد في مصر من خلال أسلوب منهجي لاستنتاج كل من الفرص والمخاطر المستقبلية. تم الحصول على النتائج التالية من تحليل:

#### جدول (٤) تحليل سوات SWOT لتطوير إدارة سلامة سفن الصيد

نقاط القوة	نقاط الضعف
<p>أولاً: من تحليل نتائج الاستبيان موافقة أكثر الصيادين على:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• نسبة الخبرة 15عام فأكثر هي الأعلى أيضاً نسبة ذوى المؤهلات العليا. يمكنهم رفع ثقافة السلامة بالمنهجية العلمية.</li> <li>• ضرورة التوقيع على الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالسلامة.</li> <li>• ضرورة إدخال اتفاقيات السلامة الدولية في القوانين المصرية.</li> </ul> <p>ثانياً: من الدراسات السابقة</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• عالج قانون المصايد الجديد بعض القصور ولكن هناك سلبيات.</li> <li>• وجود جهاز متخصص مسؤول عن تنمية الثروة السمكية.</li> <li>• وجود عدد من كليات المصايد ومعهد أبحاث لتنمية المصايد.</li> <li>• وجود خبراء في جميع تخصصات المصايد والسلامة البحرية.</li> </ul>	<p>أولاً: من تحليل نتائج الاستبيان اعتقاد أكثر الصيادين أن:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• قوانين السلامة المحلية غير كافية وتحتاج لتعديل.</li> <li>• وجود صعوبة ومعوقات لتطبيق قوانين وقواعد الصيد والسلامة.</li> <li>• عدم مشاركة الصيادين في وضع القوانين.</li> <li>• ضعف قرارات تنظيم وإدارة المصايد وضعف الرقابة والتفتيش.</li> <li>• عدم توافق المناهج مع الاتفاقية الدولية STCW-F.</li> </ul> <p>ثانياً: من الدراسات السابقة</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ضعف التفتيش والرقابة على سفن الصيد ومعدات السلامة.</li> <li>• مجلس ادارة المصايد لا يشمل إدارة السلامة.</li> <li>• البيروقراطية وتعقيد إجراءات استخراج التراخيص البحرية</li> </ul>
الفرص	المخاطر
<ul style="list-style-type: none"> <li>• اهتمام المجتمع الدولي في مواجهة الهجرة غير الشرعية.</li> <li>• اهتمام المنظمات الدولية لإصدار مدونات لسلامة سفن الصيد.</li> <li>• عقد اتفاقيات مع بعض دول الجوار للتعاون في مجال المصايد.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• مخاطر مهنة الصيد التي تؤدي إلى حوادث سفن الصيد.</li> <li>• التغيرات المناخية وأثرها على زيادة مخاطر الحوادث.</li> <li>• الصيد الجائر وأثره السلبي على المخزون السمكي.</li> </ul>

#### ٥- التوصيات

مراجعة قوانين إدارة المصايد في مصر ثم دمج السلامة ضمن القانون الوطني ورفع درجة التنسيق بين جميع الكيانات من خلال الإجراءات الآتية: التوقيع على الاتفاقيات الدولية لتكون مرجعية عند وضع السياسات والخطط الاستراتيجية لتحسين سلامة سفن الصيد، وكذلك إصدار مدونة السلامة لسفن الصيد ومراجعة تقسيم مناطق ومواسم الصيد، وتطبيق نظام حصص الصيد (الكوتا) بالإضافة إلى اتخاذ تدابير ملزمة لجمع وحفظ بيانات وإحصائيات وتحقيقات الحوادث للفهم العلمي السليم لأسباب الحوادث من خلال الرقابة والتفتيش على صلاحية سفن صيد للإبحار وحالة وعدد معدات سلامة، وكذلك الصيد الجائر وغير القانوني باستخدام نظام متابعة سفن الصيد (VMS).

## ٦- المراجع

### المراجع العربية:

- الاتحاد التعاوني للثروة المائية, ٢٠١٥. "الثروة السمكية كعب دائر" جريدة الصياد -العدد ٧٦ اكتوبر - نوفمبر ٢٠١٥.
- برانية احمد, ٢٠١٦. "تطوير سياسات وتشريعات حماية الموارد السمكية في إطار المواثيق الدولية والإقليمية" الاتحاد التعاوني للثروة المائية - جريدة الصياد - العدد ٧٨ فبراير - مارس ٢٠١٦ نشرت في ٧ مايو ٢٠١٦:
- برانية احمد, ٢٠٢٢ "الجمعيات التعاونية السمكية اهميتها ومتطلبات نجاحها (نماذج دولية)" الأتحاد التعاوني للثروة المائية متاحة علي:

<https://kenanaonline.com/users/drBarrania/posts/1164911>

- قطاع النقل البحري المصري بوزارة النقل, ٢٠٢١ " الهيكل التنظيمي لقطاع النقل البحري المصري"
- منظمة FAO, ٢٠٢١ "الاتفاق بشأن التدابير التي تتخذها دولة الميناء" متاح بالموقع عبر الانترنت:
- مهدي سمير (٢٠٢١) "مقترح نموذج البحث والإنقاذ البحري للمتطوعين في مصر" رسالة دكتوراه. معهد الدراسات العليا البحرية – الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري – الاسكندرية –مصر
- نصير عمرو وعثمان وائل, ٢٠١٥. "أثر تطبيق اتفاقية توريمولينوس على سلامة سفن الصيد المصرية" مجلة AIN

### المراجع الأجنبية:

- Badr Abdelrazek, 2021. "The Role of Fisheries Education and Training in the Management of Fisheries Sector in Egypt" Global Fisheries Pukyong National University
- GAFRD, 2020 "fish statistics year book" 30<sup>th</sup> edition
- ILO, 2021 "ILO Work in Fishing Convention No.188 (2007) to enter into force " available at:
- IMO, 2021. "CTA Cape Town Agreement of 2012" available at:
- IMO, 2021. "International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), 1995"
- Pew, 2019 "The Cape Town Agreement Explained"
- Zameel Hussain, 2019. "Towards ratification and implementation of ILO Work in Fishing Convention, 2007 in the Maldives". World Maritime University Master Dissertations
- Zytoon Mohamed, and Abdulrahman M. Bushel, 2017. "Occupational Safety and Health Conditions Aboard Small- and Medium-Size Fishing Vessels: online at: <http://www.mdpi.com/1660-4601/14/3/229/htm> Acceded on: 31/ 03 / 2018